Да 150-годдзя
Беларускай чыгункі

В. А. Кахновіч

ВУЗКАКАЛЕЙНЫЯ ЧЫГУНАЧНЫЯ ШЛЯХІ Ў МІНСКАЙ ГУБЕРНІ ПАЧАТКУ XX ст.: СТАН ДАСЛЕДАВАННЯЎ І МАГЧЫМАСЦІ КРЫНІЦ

У наш час выклікаюць узрастаючы інтарэс вузкакалейныя чыгункі, што знаходзіць сваё адлюстраванне ў пашырэнні публікацый на гэту тэму [1]. Так, па ініцыятыве Дзмітрыя Зіноўева і з дапамогай цэлага шэрагу энтузіястаў-краязнаўцаў быў створаны інтэрнэт-партал «Энцыклапедыя айчынных вузкакалейных дарог», альбо «Энцыклапедыя “Малодшы брат”» (ЭМБ). На ім размешчаны звесткі аб 2389 вузкакалейных чыгунках колішняга СССР (у т. л. Расіі і СНД, Прыбалтыкі), таксама — 24 000 фотаздымкаў і амаль 500 картаў. Партал утрымлівае шэраг цікавых раздзелаў, у т. л. «Гісторыя вузкакалеек», што зараз знаходзіцца ў стадыі распрацоўкі. Беларускія вузкакалейкі прадстаўлены па абласцях. Так, раздзел па Мінскай вобласці ўтрымлівае звесткі аб 40 вузкакалейках, па Брэсцкай вобласці — 45, Віцебскай — 26, Гомельскай — 27, Гродзенскай — 37, Магілёўскай вобласці — 15, па г. Мінску — 4. Усяго па Беларусі ўтрымліваюцца звесткі аб 194 вузкакалейных чыгунках [2]. Звесткі гэтыя, аднак, як будзе паказана ніжэй, вельмі кароткія і няпоўныя. Такім чынам, вузкакалейная чыгунка на Беларусі выяўляецца актуальнай сферай даследаванняў.

Гісторыя чыгункі на Беларусі — насуперак вызначэнню гісторыі чыгуначнага будаўніцтва і шляхоў зносін на Беларусі ў XIX — пачатку XX ст. як «практычна недаследаваны аспект» [3, с. 208] — знайшла сваё адлюстраванне ў працах айчынных і замежных даследчыкаў, сярод якіх: С. Б. Жыхараў, Л. С. Бараноўскі, Г. І. Кацяш, З. Е. Абезгауз, Я. П. Юшкевіч, В. І. Гапееў, Л. М. Лыч, І. У. Мандрык, П. А. Тупік, С. С. Петрычэнка, Л. М. Бярнацкі, А. А. Катыкман, Я. В. Мураўёў, Р. А. Куманёў, У. С. Віргінскі, Т. С. Хачатураў, А. М. Салаўёва і інш. Аднак менавіта спецыфічная праблематыка беларускіх вузкакалеек выпадала з разгляду. Так, у працах А. А. Бублікава, К. Я. Загорскага, С. М. Кульжынскага, У. У. Жураўлёва, М. І. Лябедзіка, І. М. Палтусавай закраналася прыватнае чыгуначнае будаўніцтва ў Расіі напярэдадні Першай сусветнай вайны. Адзначалася вялікая роля прыватнаўласніцкіх ліній сярод чыгунак мясцовага значэння — да 64,4 % іх працягласці [4, с. 6]. Аднак прадстаўлены былі ў асноўным расійскія чыгункі ў буйных прамысловых зонах (Люберцы — Арзамас і інш.), што мелі сувязь з вялікімі гандлёвымі абаротамі і акцыянерным банкаўскім капіталам, а не прыватная ініцыятыва асобных буйных землеўладальнікаў [4, с. 11, 15].

Важна і тое, што ў рамках дадзеных прац вузкакалейныя чыгункі прадстаўлены былі амаль выключна пад’язнымі шляхамі буйных чыгуначных вузлоў. Па-за ўвагай заставаліся ініцыятывы прыватнага капіталу на месцах, што ні маштабамі, ні працягласцю капіталаўкладанняў не адрозніваліся. Пэўнае выключэнне ў шэрагу прац па праблеме складае калектыўнае выданне 2001 г., што прысвечана гісторыі беларускіх чыгунак, дзе змяшчаецца асобны

Кохнович Виктор Адамович — доцент кафедры истории России Белорусского государственного университета, кандидат исторических наук

пункт аб вузкакалейках на Беларусі ў канцы XIX — пачатку XX ст. (аўтар — У. А. Шоба) [5, с. 60—64]. Аднак у выданні пераважна прадстаўлена дзяржаўная чыгуначная палітыка і будаўніцтва пад'язных шляхоў — няўдалыя праекты пабудовы вузкакалеек Свянцяны — Бярэзвеч, Друскінінкайскага таварыства, губернатара Магілёўскай губерні, Навазыбкаўскага пад'язнога шляху (Навазыбкаў — Чэрыкаў — Орша). Адзіны прыклад будаўніцтва прыватнай вузкакалейкі — шлях Нароўля — Красноўка 1901 г. купца Эльі Пайкіна. Некаторым чынам запоўніць прабел дазваляюць выяўленыя архіўныя матэрыялы па Мінскай губерні на мяжы XIX—XX стст.

Звернемся перш за ўсё да вызначэння, што ёсць вузкакалейка. Агульна, вузкакалейнай лічыцца чыгунка, шырыня каляі якой меншая за прынятую як «нармальная». Апошняя істотна адрозніваецца: калі на тэрыторыі колішняй Расійскай імперыі, СССР і сферы іх уплыву сфарміравалася «прастора каляі 1520 мм» (СНД, Балтыя, Фінляндыя, Манголія — усяго да 227 тыс. км чыгункі), то ва ўсім астатнім свеце пераважае каляя ў 1435 мм [6]. Найбольш пашыраны варыянты вузкакалейкі шырынёй 600—1200 мм. Лініі з каляёй меншай за 500 мм вызначаюцца як мікракалейкі, а з шырынёй 500 мм роўна — дэкавількі [7]. Да гонару гэтага тэхнічнага і сацыяльнага феномена XIX—XX стст. будзе сказана, што некаторыя з іх ужо прызнаны надзвычай каштоўнымі гісторыка-культурнымі помнікамі. Яркім прыкладам таму могуць служыць вузкакалейкі ў Джарлінге і гарах Нілгіры ў Індыі, што ўнесены ЮНЕСКА ў Спіс сусветнай культурнай спадчыны [8]. Таксама, напрыклад, у суседняй з Беларуссю Латвіі вузкакалейка Гулбене — Алуксне (33 км) абвешчана культурным помнікам нацыянальнага значэння. На сучасным этапе бачна вялікае рэкрэацыйнае значэнне падобных шляхоў. Дзеля раскрыцця турысцкага патэнцыялу падобных вузкакалеек створана Еўрапейская федэрацыя турысцкіх і музейных чыгунак. Адзначым, што з пункту гледжання захавання гісторыка-культурнай спадчыны і развіцця рэкрэацыйных рэсурсаў цікавы і, як мяркуецца, перспектыўны для Беларусі прыклад уяўляе так званы «*Поліський трамвай*» у Ровенскай вобласці Украіны. Тут на базе вузкакалейнай лініі Антонаўка — Зарэчнае быў створаны папулярны турыстычны маршрут, што прадугледжвае наведванне вельмі маляўнічых ваколіц вузкакалейкі (Белаазёрскі масіў Ровенскага прыроднага запаведніка, возера Нобель у складзе рэгіянальнага ландшафтнага парку Прыпяць — Стаход, гідралагічны заказнік «Астроўскае», возера Варонкі). Па маршруце арганізаваны адпачынак падарожнікаў — некалькі аграсядзіб, базы адпачынку ў с. Бельска Воля і с. Варонкі, гатэлі ў пас. Зарэчнае і г. Кузняцоўск, праводзіцца ў ліпені — жніўні Усеўкраінскі фестываль гумару [8]. Дадзеная вузкакалейка лічыцца самай працяглай у Еўропе (106 км). Яна была пабудавана таварыствам мясцовых купцоў у 1905 г. Пэўны час у 1990-я гг. яе з-за нерэнтабельнасці і састарэласці матэрыяльна-тэхнічнай базы меркавалі зачыніць, але праз ініцыятыву мясцовых грамадзян (мясцовы краязнавец з пас. Зарэчнае Павел Дубінец і інш.) і СМІ вузкакалейку «адстаялі» і пры падтрымцы мясцовай адміністрацыі спрабуюць удыхнуць у яе другое жыццё. У выніку турыстычны праект «Поліський трамвай» перамог ва Усеўкраінскім конкурсе праграм мясцовага самакіравання [9] і на дадзены момант мае ўжо некаторыя эканамічныя поспехі. Мяркуем, што пры іншых роўных умовах пошук, аднаўленне і нават пабудова па колішнім узоры падобных вузкакалейных шляхоў сярод маляўнічых краявідаў, да прыкладу Прыпяцкага Палесся на Беларусі, мае не толькі сацыяльна-культурнае, але і перспектыўнае эканоміка-практычнае значэнне. Гэтая ж акалічнасць задала цяганіну ў асвятленні акрэсленай праблематыкі менавіта ў дачыненні да Мінскай губерні, у межах якой у свой час цалкам палягаў акрэслены дзяржаўнай праграмай комплекснага развіцця на 2010—2015 гг. рэгіён Прыпяцкага Палесся. Цікавы і перыяд, што дазваляе звязаць вузкакалейку як соцыягістарычны феномен з мясцовымі маёнткамі (адноўленыя, могуць выступаць як развітыя і досыць маштабныя аграсядзібы), а таксама — з аўтэнтычнасцю палескіх краявідаў, з умовамі аграрнага грамадства пры адноснай непарушнасці краю да будаўніцтва палескіх чыгунак і меліярацыі 1870—1890-х гг. Апроч

таго, увязваецца ў адзіны гісторыка-культурны комплекс эпохі на зломе традыцыйнага Палесся на мяжы XIX—XX стст. і сама вузкакалейка — яна ўвасабляе шляхі і цяжкасці першаснага асваення краю.

Звяртаючыся да матэрыялаў ЭМБ, звернем увагу на тое, што звесткі ў ёй патрабуюць істотнага ўдакладнення. Так, нарыс пра чыгунку Капцэвічы — Дарашэвічы (13 км) утрымлівае вельмі кароткія звесткі (Д. Зіноўеў, М. Г. Хальчэня): адзначана, што пабудавана яна была да 1928 г. і выкарыстоўвалася для дастаўкі лесу на фанерны завод у пас. Капцэвічы і на спіртзавод у с. Дарашэвічы, адкуль гатовая прадукцыя (спірт) адпраўлялася на ст. Капцэвічы для далейшай адпраўкі чыгункай агульнага карыстання. Па сведчанні мясцовых жыхароў, разабрана вузкакалейка была падчас вайны (хаця апошнія рэльсы зняты і аддадзены ў металалом у 1966—1967 гг.) [2]. Заўважым, што звесткі ў ЭМБ утрымліваюцца вельмі супярэчлівыя: нявысветленым застаецца, калі была разабраная лінія, тое ж — вельмі агульна абазначаны пачатак лініі («... да 1928 г.»). Разам з тым пра многія вузкакалейкі інфармацыя ўтрымліваецца ў ЭМБ яшчэ больш кароткая. Напрыклад, пра вузкаклейку Малая Плотніца — Багданаўка напісана толькі, што чыгунка мела шырыню каляі 750 мм, працягласць 13 км і існавала «ўжо» ў 1980 г., выкарыстоўвалася для перавозкі торфу, а ў 1991 г. была разабраная (Д. Зіноўеў). Тая ж вузкакалейка Малькавічы — Забярэззе — Пласкінь — Дабраслаўка, працягласць якой не адзначана складальнікамі ЭМБ. Указана толькі, што выкарыстоўвалася гэтая чыгунка для перавозкі лесу, мела каляю ў 600 і 750 мм і функцыянавала з 1933 г. (участак да в. Пласкінь), 1936 г. (участак да с. Дабраслаўка) і да 1986 г., а ў 1991 г. яна была разабраная (Т. Алтбергс, Д. Зіноўеў) [2]. Было заўважана, што прыкладна палова прадстаўленых вузкакалеек адносяцца да пасляваеннага перыяду — 1950—1980-х гг. Характэрна, што менавіта ў 1950—1960-я гг. назіраецца ўсплёск цікавасці і навуковых і спецыяльных публікацый па лясной гаспадарцы і тэхнічных навуках, што асвятлялі розныя бакі функцыянавання і эксплуатацыі вузкакалейных (найперш, лесавозных) шляхоў: І. А. Анціпава, Б. А. Белавусава, В. Я. Белазёрцаў, А. Валма, К. П. Высоцкі, Д. М. Жылін, Ф. А. Кузняцоў, А. П. Калашнікаў, Г. С. Камароўская, У. Р. Кротаў, А. В. Марозаў, Х. Х. Сіндзюкоў, І. В. Шатаў і шэраг іншых аўтараў, працы якіх асабліва інтэнсіўна выходзілі ў 1950—1960-я гг. і тэрытарыяльна датычалі не Беларусі, але такіх цэнтраў лесагаспадарчай і тэхнічнай навукі ў Савецкім Саюзе, як Ленінград, Масква і Петразаводск. Гэта стасуецца з перыядам своеасаблівага «росквіту» вузкакалеек, што знайшлі ў свой час шырокае выкарыстанне на леса- і торфараспрацоўках краіны. Між тым у спецыяльным выданні аб чыгунках Беларусі 2001 г. аб беларускіх вузкакалейках азначанага перыяду звестак не змяшчаецца.

У выніку акрэсленых акалічнасцей асаблівую ўвагу прыцягнулі вузкакалейныя чыгункі Мінскай губерні канца XIX — пачатку XX ст. Удакладнім некаторыя нюансы. Па-першае, што датычыцца чыгункі Капцэвічы — Дарашэвічы, то, паводле ўспамінаў Антонія Кяневіча, вядома, што ў іх маёнтках вузкакалейная лінія працягласцю 64 км (галоўная лінія 18 км, адгалінаванне на Лопчу і Петрыкаў — 16 км, адгалінаванне да фальварка і лясніцтва Судзібор — 6 км, да лясніцтва ў Сялюцічах — 10 км, інш.) існавала ўжо ў пачатку XX ст. [10, s. 235—236], а не ў 1920-я гг. А. Кяневіч згадвае, што вузкакалейка была пабудавана без атрымання на тое згоды дзяржаўных структур, што абумоўлівалася надзвычайнымі цяжкасцямі ў атрыманні падобнага дазволу. Вядома, што ў 1892 г. былі ўведзены новыя правілы чыгуначнага будаўніцтва, што *de jure* стваралі спрыяльныя ўмовы для разгорнутага прыватнага вузкакалейнага чыгуначнага будаўніцтва [5, с. 61]. Такім чынам, з аднога боку, можам гаварыць аб пэўным і дастаткова верагодным усціску на Кяневічаў з боку дзяржаўнай бюракратыі ў практычных гаспадарчых справах *de facta*. З другога ж, можам, праз указанне акрэсленага А. Кяневічам канфлікту інтарэсаў аднесці, з высокай ступенню верагоднасці, будаўніцтва адзначанай вузкакалейкі да апошніх гадоў XIX ст. і першых гадоў XX ст. (да 1905 г.). Пэўна, аб тым жа сведчыць згадка аб вузкакалейцы датычна 1905 г., калі яна, зыходзячы з крыніцы, ужо была пра-

кладзена [10, s. 262]. Што ж датычыць іншых прыведзеных вышэй з ЭМБ вузкакалеек, то ўдакладнім: паводле выдання 1923 г. пад рэдакцыяй інжынера шляхоў зносін Неларда, вузкакалейная лінія Малкавічы — Пласкінь — Дабраслаўка існавала ўжо ў пачатку 1920-х гг. [11, s. 54]. Заўважым, што вывучэнне фондаў НГАБ (Нацыянальны гістарычны архіў Беларусі, г. Мінск), у якіх было верагодна знайсці звесткі аб згаданай вышэй вузкалейцы (ф. 295 — Канцылярыя мінскага губернатара; ф. 299 — Мінскае губернскае праўленне; ф. 242 — Мінская губернская па сялянскіх справах прысутнасць; ф. 324 — Мінская губернская ўправа па справах земскай гаспадаркі; ф. 723 — Пінская земская ўправа) не далі вынікаў. Ёсць звесткі толькі аб вузкакалейцы Малькавічы — Забярэззе — Бобрык, што засведчылі існаванне вузкакалейкі па стану на студзень 1916 г. і прадстаўлены ніжэй. У згаданым жа вышэй выданні 1923 г. адзначаецца, што як да Першай сусветнай вайны мясцовым насельніцтвам, так і падчас акупацыі немцамі будаваліся вузкакалейныя шляхі на Палессі. Істотным хібам было тое, што чыгуначныя лініі падобнага роду будавалася танна, паспешліва, хутка выходзілі са строю — звычайна праз некалькі гадоў [11, s. 45]. Вядома, што пашырылі практыку адносна непапулярнага дагэтуль вузкакалейнага чыгуначнага будаўніцтва ў Расіі абставіны Першай сусветнай вайны — патрэбы войска, а таксама тая акалічнасць, што пабудова вузкакалейкі патрабавала ў 3—5 разоў менш часу і капіталу, чым пабудова шляхоў з нармальнай каляёй [12, с. 3]. З улікам гэтага асаблівую ўвагу прыцягваюць прыватныя вузкакалейкі, што былі пабудаваны і функцыянавалі да 1914 г. і ў пачатку Першай сусветнай вайны.

Характэрна, што апроч некаторых ускосных сведчанняў з матэрыялаў фамільных фондаў Нацыянальнага гістарычнага архіва Беларусі ў г. Мінску (Радзівілы, Горваты), ніякіх дакументаў аб будаўніцтве і дзейнасці вузкакалейных і прыватных чыгунак на Беларусі не знаходзім. Але ёсць некаторае выключэнне, што звязана з улікам падобных шляхоў (выключна вузкакалеек) і іх рэквізіцыяй у часы Першай сусветнай вайны. Так, устаноўлена, што камандаванне Мінскай вайсковай акругі 31 снежня 1915 г. звярнулася да мінскага губернатара з запытам аб прыватных вузкакалейных чыгунках, якія меркавалася рэквізаваць для патрэб фронту. Даводзілася і фармальная прычына — вялікая загружанасць чыгунак [13, л. 1—1 зв.]. 4 студзеня 1916 г. губернатар абавязаў павятовых начальнікаў паліцыі падаць звесткі аб гэтых чыгунках, прычым асобна даводзіў: «Цель собираемых сведений предполагаемого к реквизиции имущества не должна быть известна владельцам его» [13, л. 2 зв.]. Апошняе настройвае на тое, што звесткі былі сабраны па вузкакалейках самыя падрабязныя і вычарпальныя — незадаволенне і пратэсты мяркуемых ахвяраў-уласнікаў можна зразумець, аднак і вартаўнікі дзяржаўных інтарэсаў наўрад ці саступілі хоць якую-кольвечы частку мяркуемай да рэквізіцыі маёмасці, асабліва ва ўмовах ваенных запатрабаванняў. З дакументаў бачна, што ўжо 15—25 студзеня павятовыя спраўнікі, а 17 лютага 1916 г. і мінскі паліцмейстар падалі запатрабаваныя звесткі. Матэрыялы сістэматызаваны і зведзены ў табл. 1. Такім чынам, прадстаўлена інфармацыя аб 23 прыватных вузкакалейных чыгунках, што знаходзіліся ў Мінскай губерні напярэдадні (як зразумела з указанняў у крыніцы) і падчас Першай сусветнай вайны. Да гэтага трэба дадаць вузкакалейку ў Мінску, што была, з найбольшай ступенню верагоднасці, трамвайнай гарадской лініяй. Агульная працягласць указаных вузкакалейных чыгуначных ліній складала каля 380 вёрстаў. На ўсіх згаданых лініях крыніцамі паказана было 16 паравозаў, з якіх на ходу было 15. З крыніц жа вядома, што на вузкакалейцы Кеневічаў працаваў 1 паравоз, які меў магутнасць 40 конскіх сіл, а на лініі Крынскіх і Мразоўскага працавалі 2 паравозы магутнасцю 50 конскіх сіл кожны. Выкарыстоўваліся ваганеткі некалькіх тыпаў: 600 (да паловы ваганетак), 500, 200, 100, 75, 50 і 30 пудоў грузападымальнасці. Усяго налічвалася 731 ваганетка, што мелі агульную грузападымальнасць звыш 170 485 пудоў. Апошняе — як мінімум, бо з крыніц вынікае, што ўказвалася няпоўная колькасць наяўнага на гэтых вузкакалейках рухомага саставу. Напрыклад, на лініі К. І. Вайніловіча ў Кіевічскай воласці Слуцкага павета (гл. табл. 1).

Табліца 1

ПРЫВАТНЫЯ ВУЗКАКАЛЕЙКІ МІНСКАЙ ГУБЕРНІ Ў 1916 г.* [13, л. 9—34, 60 зв.]

Чыгуначная лінія	Уласнік(-і)	Месцазнаходжанне: воласць / павет	Працяглясць, вёрст	Заўвагі
Маёнтак Дарашэвічы — ст. Капцэвічы	Дваране Іеранім і Антон Кеневічы	Ляскавічская / Мазырскі	30	1 паравоз, 100 ваганетак
Ст. Калодзішчы — урочышча Уром'е	Графіня Соф'я Уладзіміраўна Гелдрыкава	Астрашыцка-Гарадоцкая / Мінскі; Смілавіцкі / Ігуменскі	28	3 паровозы (2 у рабочым стане), 40 ваганетак, 32 платформы
Ст. Малькавічы — фальварак Бобрык — маёнтак Бобрык	Барон Арыст Арыставіч Мас	Хатынічская; Дабраслаўская / Пінскі	15 (30)	10 конных платформаў
Хутар Крывы Рог — ст. Бабруйск	Нейкі мешчанін гміны Тарло Люблінскай губ.	г. Бабруйск	5	40 ваганетак; лінія не працавала
Хутар Плынок — ст. Бабруйск	Мешчанін Колман Залманавіч Пружынін	г. Бабруйск	0,12	5 ваганетак; лінія не працавала
Хутар Паплаўцы — ст. Бабруйск	Купец 2-й гільдыі Арон Гіршавіч Розенберг	г. Бабруйск	3	38 ваганетак; лінія не працавала
Цагельны з-д — ст. Бабруйск	Купец 2-й гільдыі Гірш Еўлевіч Лазінскі	г. Бабруйск	0,26	3 ваганеткі; лінія не працавала
Дравяны склад — р. Беразіна	Купец 2-й гільдыі Гірш Еўлевіч Лазінскі	г. Бабруйск	0,26	5 ваганетак; лінія не працавала
Хутар Зялёнка — ст. Бабруйск	Купцы Хацка Беркавіч Залкінд, Гаўсей Іцкавіч Ярха, Гірш Еўелеў Фельдман	г. Бабруйск	2	8 ваганетак; лінія не працавала
Лінія ў Бярэзінскім прадмесці	Мешчанін Шлема і Юдэль Моўшавічы Эткіны	г. Бабруйск	0,4	8 ваганетак; лінія не працавала
Хутар Зялёнкі (фанерны з-д)	Купец 2-й гільдыі Іосіф Лейбавіч Краснаполь	г. Бабруйск	0,06	1 ваганетка
Бачарны з-д — ст. Старыя Дарогі	Купец 1-й гільдыі Майсей Эльманавіч Паляк, нашчадак Іллі Веніямінавіча Зейсбрэма	Новадарожская / Бабруйскі	9	40 ваганетак
Маёнтак Верхуціна — ст. Бабруйск	Камерц-саветнік Фрыц Фрыдрыкавіч Шульц	Горкаўская / Бабруйскі	9	36 ваганетак
Пасёлак Старава — ст. Старыя Дарогі	Купец 1-й гільдыі Барыс Аронавіч Клецкін	Горкаўская / Бабруйскі	0,01	5 ваганетак
Хутар Кучны — ст. Верхуціна	Купец 2-й гільдыі Іцка-Меер Эльеў Кракаўскі	Горкаўская / Бабруйскі	0,21	6 ваганетак
Кухойдаўскае лясніцтва — Калегава (ст. Нароўля)	Купец 1-й гільдыі Эльяя Кушэлевіч Пайкін	Нараўлянская / Мазырскі	50	5 паравозаў, 70 ваганетак

Заканчэнне табл. 1

Чыгуначная лінія	Уласнік(-і)	Месцазнаходжанне: воласць / павет	Працяглась, вёрст	Заўвагі
Лясныя дачы князя Радзівіла — ст. Рудзенск	Інжынеры Уладзімір і Стэфан Калістратавічы Крынскія, Іосіф Іосіфавіч Мразоўскі	Слуцкі павет; Ігуменскі павет	64	2 паравозы, 1 дрэзіна-качалка, 7 ваганетак, 59 вагонаў
Урочышча Вараб'ёва — ст. Рудзенск	Лесапрамыслоўцы Крымскі і Маразоўскі	Грэская / Слуцкі	48	4 паравозы, 100 ваганетак
Маёнтак Макраны — ст. Ляхавічы	Дваранін Ксаверы Іосіфавіч Вайніловіч	Кіевічская / Слуцкі	45 (12)	На 12 ваганетках ажыццяўлялася паравая цяга
Маёнтак Дзедзілавічы — ст. Будзелаў	Графіня Марыя-Крысціна Іосіфаўна Тышкевіч, дваранка Марыя Казіміраўна Шадурская	Барысаўскі павет	50 (24)	1 паравоз, 110 ваганетак (на 24 з іх ажыццяўлялася паравая цяга)
Лесапільны з-д — ст. Барысаў	Купец 1-й гільдыі Шыфра Беркаўна Гутман	Барысаўскі павет	0,08	2 ваганеткі
Лесапільны з-д — ст. Барысаў	Мешчанін Моўша Хаімавіч Ласкаў	Барысаўскі павет	0,36	5 ваганетак
Фанінскі лесапільны і дрэваапрацоўчы з-д	Купец 1-й гільдыі Давід Саламонавіч Берман	Барысаўскі павет	1	12 ваганетак
г. Мінск	Гарадское самакіраванне	г. Мінск	7,26	Перавозка пасажыраў; 18 крытых (зімніх) і 12 адкрытых (летніх) вагонаў

* Заўвага: ужытыя скарачэнні ў табліцы: бар. — барон, г. — горад, граф. — графіня, двар. — дваранін(-не), з-д — завод, мешч. — мешчанін(-не), м-к — маёнтак, пав. — павет, пас. — пасёлак, ст. — станцыя, ур. — урочышча, хут. — хутар.

Звернем увагу на тое, што паказаная ў табл. 1, адпаведна — у даступных крыніцах, колькасць чыгунак можа быць няпоўная. Так, услед за прадстаўленнем вузкакалейкі Кяневічаў у Мазырскім павеце пазначана недвухсэнсоўна: «Другие существовавшие в уезде узкоколейные железные дороги реквизированы военным ведомством» [13, л. 9 зв.]. Між тым сярод прыведзеных у крыніцы звестак аб гэтых «іншых» вузкакалейках Мазырскага павета мы не знаходзім. Горш за тое, што і крыніц, якія маглі б праліць святло на стан, колькасць і лёс згаданых вузкакалеек, у НГАБ таксама не выяўлена сярод матэрыялаў усіх інфарматыўных у дадзеным дачыненні фондаў.

Таксама ў шэрагу выпадкаў не паказана была ў крыніцах грузападымальнасць ваганетак: для лініі Крымскага і Маразоўскага ў Грэскай воласці Слуцкага павета паказана для 110 ваганетак грузападымальнасць няпэўная — 500—600 пудоў; увогуле не паказана грузападымальнасць для 40 ваганетак лініі графіні С. У. Гелдрыкавай, з якіх 4 былі няспраўнымі; на лініі ж барона А. А. Маса было толькі 10 адкрытых платформаў для конскай запрэжкі і без паказання грузападымальнасці (у крыніцы — «...в количестве неопределенном») [13, л. 33 зв., 12—13, 14]. Падобную ж папраўку неабходна прывесці для працягласці чыгуначных ліній. Так, з рапарта пінскага павятовага спраўніка ад 15 студзеня 1916 г. вядома, што лінія ўласніка

маёнтка Бобрык барона А. А. Маса ад чыгуначнай станцыі Малькавічы (Палескія чыгункі, участак ад Баранавіч да Лунінца, зараз у Ганцавіцкім раёне Брэсцкай вобласці) да фальварка Забярэззе складаў 15 вёрст. Між тым паведамляецца: «Ныне эта дорога находится в распоряжении головного отряда 7-го железнодорожного батальона и удлиняется им до им. Бобрик на протяжении 30 верст» [13, л. 14]. Што ж датычыць згаданай вышэй вузкакалейкі Кяневічаў, то бачна, што ўказаная павятовым спраўнікам працягласць лініі саступае згаданай ва ўспамінах уласніка болей чым у 2 разы. Разам з тым Стэфан Кяневіч пісаў, што калі ў 1919 г. палкоўнік Сікорскі рэквізаваў паравоз і вагоны на вузкакалейцы, то было вывезена толькі за суткі з дапамогай 2 вагонаў, якія засталіся ад рэквізіцыі, 50 вагонаў з таварам (лесаматэрыяламі. — *В. К.*). Іншыя ж знаходзіліся ў распараджэнні войска [13, л. 11]. З апошняга вынікае, што на лініі была значная інтэнсіўнасць вагонаабароту — ва ўсялякім выпадку на тых 28 км, дзе курсіраваў (рэгулярна) паравоз [10, s. 273]. Мяркуем, што гэта была вузкакалейка з досыць шырокай каляёй — калі магла вытрымліваць такі грузазварот, то, напэўна, у 1 м, што была самай распаўсюджанай у Расіі ў той час каляёй. Падобна, што і фотаздымкі Кяневічаў 1913 г. сведчаць аб тым жа [10, s. 278]. На жаль, ва ўспамінах А. Кяневіча шырыня вузкакалейкі не згадваецца. На лініі існаваў значны парк рухомага саставу яшчэ і ў 1919 г. Пры той умове, што ў сакавіку 1916 г. частка інвентару і лініі агульным коштам у 40 тыс. руб. былі рэквізаваны. Дададзім, што ў 1916 г. Кяневічы адмовіліся ад узнагароды за рэквізуемую ўласнасць, а між тым яны былі адзінымі ў шэрагу ўласнікаў іншых рэквізаваных шляхоў, каму дзяржава прапанавала пэўную кампенсацыю [13, л. 14]. Можам патлумачыць апошняе той акалічнасцю, што, паводле згадак саміх Кяневічаў, іх лесапільна-фанерная фабрыка ў Капцэвічах выраблялa фанеру, драўляную фурнітуру, скрынкі для цукерак і інш. высокай якасці, што карысталіся попытам і ў імперыі (напрыклад, у Маскву вывозілі скрынкі для цукерак, а капцэвічская фанера была запатрабавана ў Крыме, Маскве, Лодзі, Жырардаве) і за мяжой (напрыклад, у Лондане, дзе змяшчалася фірма-дылер тавараў Капцэвічскай фабрыкі) [10, s. 11, 262, 267, 270].

Звыш 1/5 усёй працягласці прыватных вузкакалеек Мінскай губерні прыходзілася на Ігуменскі павет, амаль столькі ж — на Слуцкі павет і крыху менш — на Рэчыцкі. Да 1/10 усёй працягласці вузкакалеек прыходзілася таксама на Мазырскі павет. Агулам на 5 самых буйных ліній губерні прыходзілася 68,5 % вузкакалеек Мінскай губерні. Паказальна, што 2 з іх можна аднесці да дваранскай уласнасці, для 2 — сітуацыя няпэўная (і інжынеры, і лесапрамыслоўцы могуць стацца дваранамі, зыходзячы з прозвішчаў), 1 — належала купцу Э. Пайкіну. Відавочна, што большая частка з указаных вузкакалеек была пабудавана для вывазу лесу. Дарэчы тут будзе прывесці сцвярджэнне рэвізора лесаўпарадкавання і стацкага саветніка П. Матулянскага, які адзначаў у 1910 г.: «...практикой доказано, что цена древесины в десятилетие почти удваивается» [14, л. 21 зв.].

Пэўна, асаблівае значэнне мела вузкакалейка Крымскага і Маразоўскага — самая працяглая ў губерні (64 вярсты). Яна злучала лясныя валоданні Радзівілаў у Слуцкім павеце са ст. Рудзенск Лібава-Роменскай чыгункі. Вядома, што гэта лінія перавозіла да 250 вагонаў (грузападымальнасцю 400 пудоў) у месяц [13, л. 29 зв.]. Яшчэ большай інтэнсіўнасцю, відаць па апісанні ў крыніцы, адрозніваўся абарот грузаў на лініі ў Слуцкім павеце лесапрамыслоўцаў Крымскага і, мабыць, таго ж самага Маразоўскага, што злучаў ур. Вараб'ёва са ст. Рудзенск. Па сведчанні крыніцы лінія гэтая «перевозит исключительно лесной материал, в количестве неопределенном» [13, л. 33]. Менавіта гэтая лінія налічвала найбольш значны парк рухомага саставу — 4 паравозы і 110 вагонаў грузападымальнасцю 500—600 пудоў (8,2—9,8 т). Характэрна, што асобныя лініі працавалі ў 1916 (1915?) г. менавіта для паслуг арміі. Напрыклад, вузкакалейка К. І. Вайніловіча ў Слуцкім павеце — «по мере надобности III армии» [13, л. 33]. У распараджэнні арміі была калейка барона А. А. Маса. У той жа шэраг можна паставіць вузкакалейку М. Э. Паляка ў Бабруйскім павеце, што абслугоўвала патрэ-

бы Лібава-Роменскай чыгункі. Усе ж астатнія альбо, як і калейка Кяневічаў, дастаўлялі сыравіну і абслугоўвалі мясцовыя прыватныя лесаперапрацоўчыя прадпрыемствы, альбо — як калейкі графіні С. У. Гелдрыкавай, купца Э. К. Пайкіна, інжынераў-прадпрымальнікаў У. К. і С. К. Крынскіх і І. І. Мразоўскага — служылі для вывазу лесу на продаж.

Прыкладам паспяховай (у сэнсе атрымання максімальнай хуткацечнай выгоды, але не прыбытковай рацыянальнай і ашчаднай да вытворчай базы гаспадаркі) прадпрымальніцкай ініцыятывы можа выступаць віленскі купец 1-й гільдыі Элья Канстанцінавіч (Кушэлевіч) Пайкін [15, л. 8; 13, л. 28]. Паводле даных крыніцы з фамільнага фонду Горватаў, пацвярджаецца інфармацыя прыведзенага вышэй рапарта рэчыцкага павятовага спраўніка, што Э. К. Пайкін з'яўляўся ўласнікам Нараўлянска-Красноўскай вузкакалейнай чыгункі [15, л. 8]. Пайкін скупляў для лесараспрацоўкі лес на корані ў маёнтках Артура Данілавіча Горвата. Так, паводле дамовы ад 21 лістапада 1903 г. ён набыў у таго ў маёнтку Нароўля лясныя ўчасткі з 10 000 сосен [15, л. 8]. Узімку 1891/92 г. ён жа набыў у Горвата ў лясных дачах Красноўка і Лубен 3283 сасны для сплаву праз прыстані Вуглы і Дзямідава да Херсанеса — «...для продажи там или по пути, где случится» [16, л. 10]. Такім чынам адбывалася вынішчэнне лясоў у маёнтках Горватаў: пры актыўным удзеле падрадчыкаў-лесапрамыслоўцаў — купцоў і мяшчан з габрэяў [17; 18]. Раней сцвярджалася, што менавіта землеўласнік Горват пабудаваў для арганізацыі лесанарыхтовак чыгуначную лінію [19, с. 13]. Між тым маюцца доказы, што вузкакалейку Нароўля — Красноўская пабудаваў у 1901 г. Э. К. Пайкін [5, с. 64]. Неабходна ўдакладніць, што гэтая вузкакалейка працягласцю 58 вёрст названа буйнейшай у Беларусі дарэмна: паводле прыведзеных вышэй даных, па працягласці буйнейшай была калейка Крынскіх і Маразоўскага (гл. табл. 1), а па паказанаму ў крыніцы грузаабароту — вузкакалейка Кяневічаў (да 2 млн пудоў у год), тых жа Крынскіх і Мразоўскага (250 вагонаў у месяц), таксама — М.-К. І. Тышкевіч і М. К. Шадурскай (6000 пуд. у суткі). Па наяўным парку аспрэчыць першую пазіцыю можа калейка Крымскага і Мразоўскага (4 паравозы і 100 ваганетак грузападымальнасцю 500—600 пудоў) [13, л. 10 зв., 29 зв., 34 зв., 33]. Таксама неабходна дадаць, што ў апісанні 5 лясных дач А. А. і А. Э. Горватаў (1905 г.) сцвярджаецца, што ў 1902 г. для вывазу лесу з дач Лінаў, Маскалёўка, Нароўля («...специально для вывозки лесных материалов») была пабудавана вузкакалейная прыватная чыгунка Нароўль — Красноўская. Яе пабудавалі на 12 год з агульнай працягласцю лініі 56 вёрст [20, л. 12, 13]. Немалаважна і тое, што вузкакалейку крыніца адносіць менавіта да Горватаў. З іншых жа крыніц вядома, што яна меркавалася да будаўніцтва ў 1901 г. на 8 год па ініцыятыве лесапрамыслоўцаў Штэйнберга і Любжынскага. Аднак з-за недахопу сродкаў праект затрымліваўся і быў ажыццёўлены дзякуючы Э. К. Пайкіну [5, с. 64]. Па ўсім бачна, што першапачатковая ініцыятыва па будаўніцтву гэтай вузкакалейкі магла зыходзіць ад шэрагу зацікаўленных асоб, але пры ажыццяўленні праекта сапраўдным уласнікам і рэалізатарам праекта стаў Э. К. Пайкін. Пры гэтым, аднак, трэба ўлічваць, што і вузкакалейка, і лясы, што распрацоўваліся з яе дапамогай, знаходзіліся на зямлі Горватаў. З улікам вядомай раней практыкі ў маёнтках Горватаў можна меркаваць, што будаўніцтва згаданай вузкакалейкі было ўмовай маштабных лесанарыхтовак у лясах Горватаў, што захапіў па падрадзе Элья Пайкін.

Неадназначнай застаецца сітуацыя з прыватнай чыгункай Радзівілаў Ганцавічы — Дзяніскавічы, што дзейнічала ў 1910—1915 гг. На ёй працавалі 34 рабочыя і служачыя, 1 майстар, апроч якіх узімку 1913 г. на пагрузцы было задзейнічана 9 падзёншчыкаў [21, л. 38]. У 1913 г. (як і ў 1914 г.) грузаабарот лініі дасягаў 1 млн пудоў. Амаль выключна яе грузаабарот складалі дошкі, бочкі, клёпка, бярвёны, гонта, іншыя лясныя тавары [1]. Па аналогіі можна дапусціць, што дадзеная чыгунка з'яўлялася вузкакалейкай. Між тым апошняму супярэчыць, па-першае, тое, што гэтую, безумоўна, заўважную (прыналежнасць Радзівілам, сувязь са значнай на мясцовым узроўні чыгуначнай станцыяй) і набліжаную да фронту (паўночна-ўсходняя

ўскраіна Пінскага і паўднёва-заходняя Слуцкага паветаў) лінію ў пачатку 1916 г. не ўлічылі ў адным шэрагу з прыведзенымі ў табл. 1 чыгункамі. А па-другое, таму, што нідзе ў крыніцах з фонду Радзівілаў не знойдзена ніводнага ўказання на тое, што гэта лінія была вузкакалейкай. Пытанне аб шырыні каляі чыгункі застаецца невысветленым. Пакуль жа аднясём яе да вузкакалеек, што падаецца лагічным і ў немалой ступені верагодным.

Вынікае і яшчэ адзін спрэчны аспект, які можна аднесці на непаўнату абсягу крыніц, што захаваліся. Так, з улікам выкладзеных вышэй абставін, можна меркаваць, што ў 1915 г. чыгунку рэквізавалі. Пра апошняе ўскосна сведчыць тая акалічнасць, што дзённік працы чыгункі за 1915 г. спыняецца на красавіку [22, л. 121—127 зв.]. Аднак сярод дакументаў галоўнай касы ўпраўлення маёнткамі кн. Альбрэхта Радзівіла за 1915—1916 гг. знаходзім звесткі аб функцыянаванні чыгункі за гэтыя гады [23, л. 23—26]. У пэўным сэнсе звесткі за 1915/16 г. (гаспадарчы год) агульныя і сумніўныя, бо яны істотна змяняюць уяўленне аб той тэндэнцыі ў гаспадарчым жыцці чыгункі, што выяўляецца ў адпаведнасці са звесткамі дзённікаў эксплуатацыі чыгункі (баланс грузаперавозак) за снежань 1910 г. — чэрвень 1912 г. і 1913 г. — красавік 1915 г. Звернемся да даных аб грузаперавозках радзівілаўскай чыгункі за ўказаныя гады, што абагульнены і сістэматызаваны ў табл. 2.

Табліца 2

ЗВЕСТКІ АБ ЧЫГУНЦЫ ГАНЦАВІЧЫ — ДЗЯНІСКАВІЧЫ Ў 1910—1915 гг. [24, л. 204]

Катэгорыя ўліку	Снежань 1910 г.	1911 г.	Студзень — 16 чэрвеня 1912 г.	1913 г.	1914 г.	Студзень — красавік 1915 г.
Вагонаў усяго перавезена	67	7914	3591	6869	4298	1082
Пудоў усяго перавезена	15650	896476	247154	952390	966098	82295
Кошт паслуг, руб., усяго	470,19	37591,77	15767,4	29690,1	21657,3	3368,73
у т. л. вагонаў ардынацыі	30	1781	1201	3540	1221	288
у т. л. пудоў ардынацыі	—	—	104592	212088	191048	18820
у т. л. руб., разлік ардынацыі	30	11745,43	5743,13	15495,7	7248,81	1252,78
Вагонаў усяго, %	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Пудоў усяго, %	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Кошт паслуг, %, усяго	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
у т. л. вагонаў ардынацыі	44,80	22,5	33,4	51,50	28,40	26,60
у т. л. пудоў ардынацыі	—	37,7	42,3	22,30	19,80	22,90
у т. л. руб. з ардынацыі	6,40	30,9	36,4	52,20	33,50	37,20

Першы час чыгунка арыентавалася на прыцягненне знешніх карыстальнікаў — лесапрамыслоўцы Фірц, Догель, Мінц-Хальп, Левін, Благер, Яновіч. Устаноўлена, што лінія перавозіла больш чужых грузаў, за выключэннем 1913 г., чым сваіх, нягледзячы на тое, што ўжо ў студзені 1911 г. (адкрыта была 19 снежня 1910 г.) чыгунка адмовілася ад льготнага акцызу на перавозку (1 руб. за вагон). Апошняе — з улікам вядомай акалічнасці: паводле У. А. Шобы, уласнікі пад'язных (вузкакалейных, прамысловых) чыгунак не маглі спаганяць з карыстальнікаў гэтых ліній плату [5, с. 64] — сведчыць на карысць таго, што гэтая лінія Радзівілаў магла і не быць вузкакалейкай, а мела стандартную шырыню чыгуначнага палатна. Звярта-

ючыся да грузаабароту лініі, заўважана, што асаблівым чынам вызначаўся напярэдадні вайны ў 1913 г. маштабамі эксплуатацыі лясоў кн. Радзівіла і лесапрамысловец Моўша Яновіч. Напэўна, гэта можна звязаць з нейкімі чаканнямі спажыўцоў і ўсплёскам прапановы, што імкнуліся зрабіць магчыма вялікія запасы дрэва і лесаматэрыялаў ва ўмовах узрастаючай перадваеннай няпэўнасці. Адзначым, што ў 1913 г. назіраўся своеасаблівы адток знешніх карыстальнікаў, і, каб прыцягнуць апошніх, лесапрамыслоўцам дазвалялі перавозіць больш грузаў за меншую плату. Так, у маі 1913 г. ардынацыя (Клецкая, Радзівілаў. — *В. К.*) перавезла грузаў 19 895 пудоў у 395 вагонах на суму 1641,81 руб., у той жа час Моўша Яновіч перавёз у 49 вагонах 16 992 пуды дрэва на 84,96 руб. [22, л. 28]. З пачаткам вайны назіралася падзенне грузаперавозак амаль у 12 разоў. Напрыклад, бачна, што саступкі і высілкі ардынацыі дзеля прыцягнення знешніх карыстальнікаў не паспрыялі актывізацыі перавозак. Так, у другой палове 1914 г. адзіны лесапрамысловец, што не спыняў гаспадарчай актыўнасці (паводле дзённіка грузаперавозак), быў М. Фірц [22, л. 70 зв. — 120 зв.].

Варта прааналізаваць даныя па грузаперавозках. У 1914 г. насуперак чаканням падзенне грузаперавозак было заўважнае, але не вызначальнае ў дачыненні да гаспадарчай сістэмы. Так, у 1914 г. колькасць перавозак скарацілася на 2/5 па ліку вагонаў, па кошце паслуг амаль на 1/3, але нават узрасла на 1 % па аб'ёму перавозак у пудах. Такія вынікі можна аднесці на рахунак змен у рынкавай кан'юнктуры — скарачэнне попыту і рацыяналізацыі паводзін спажыўцоў ва ўмовах вайны. Разам з тым варта звярнуць увагу на тое, што першае і другое паўгоддзі 1914 г. істотна адрозніваліся па характары перавозак: на першае паўгоддзе прыпадае каля 60 % грузаабароту, асабліва гэта ўласціва перавозцы грузаў ардынацыі — звыш 80 % іх было перавезена ў першае паўгоддзе. Звернем увагу і на тое, што ўжо ў жніўні 1914 г. ардынацыя перавезла ў 65 вагонах (як паказана ў крыніцы) усяго 52 пуды markednага дрэва з коштам перавозак на 229,58 руб. Падобная ж з'ява нейкіх дзіўных перавозак назіралася з грузаабаротам ардынацыі і ў іншыя месяцы 1914 г. Бачна, што ардынацыя імкнулася вывезці з Дзяніскавічскага маёнтка, дзе апроч чыгункі функцыянавала вінакурня і лесапільны завод, усялякую маёмасць Радзівілаў. Мяркуем, што гэтая маёмасць адпраўлялася да Нясвіжа (відаць, да ст. Гарадзея, адкуль накіроўвалася ў Нясвіж гужавым транспартам). У дачыненні да М. Фірца трэба адзначыць, што ён спяшаўся вывезці нарыхтаваны раней лес — звычайна тое былі дровы.

Падлічана, што за перыяд з ліпеня 1913 г. па ліпень 1914 г. ад эксплуатацыі лініі было атрымана агульнага даходу 26 724,21 руб., а з касавых справаздач за той жа перыяд вядома, што чысты даход склаў 2315,47 руб., або 8,7 % [24, л. 84]. Звернем увагу на тую акалічнасць, што ў цэлым даходнасць, а тым больш рэнтабельнасць чыгункі былі невысокімі. Гэта магло быць вынікам пэўнага абвалу рынку ў першыя ваенныя часы. За іншыя перыяды даных па рэнтабельнасці чыгункі не было выяўлена. Між тым з улікам дынамікі перавозак у пудах (1911 г. — 100 %, першае паўгоддзе 1912 г. — 28 %, 1913 г. — 106 %, 1914 г. — 108 %, чатыры месяцы 1915 г. — 9 %) і кошту паслуг (1911 г. — 100 %, першае паўгоддзе 1912 г. — 42 %, 1913 г. — 79 %, 1914 г. — 58 %, 4 месяцы 1915 г. — 9 %) можам гаварыць аб адносна невысокай рэнтабельнасці чыгункі ў цэлым. Так, выяўляецца, што з часам кошт паслуг у цэлым істотна скарачаўся: 1911 г. — каля 1 руб. за 1 пуд. груза, першае паўгоддзе 1912 г. — 0,06, 1913 г. — 0,03, 1914 г. – 0,02, чатыры месяцы 1915 г. — 0,04 руб. Тэндэнцыя прасочваецца з улікам той акалічнасці, што кошт аплаты паслуг пры перавозцы грузаў самой ардынацыі быў вышэйшы за агульныя паказчыкі: у 1911 г., пэўна, аплаты не было, першае паўгоддзе 1912 г. — 0,05 руб., 1913 г. — 0,07 руб., 1914 г. — 0,04 руб., чатыры месяцы 1915 г. — 0,07 руб. Відавочна тэндэнцыя верагоднага скарачэння агульнай прыбытковасці чыгункі. Гэта можам звязаць з падзеннем цікавасці да грузаперавозак з боку лесапрамыслоўцаў. Між тым знойдзены касавыя даныя аб працы калейкі за 1911/12 гаспадарчы год, што ставяць акрэсленую тэндэнцыю пад сумніў. Так, паводле згаданай крыніцы, агульны даход чыгункі склаў амаль 226 тыс. руб., а выдат-

каў — 49 392 руб. [25, л. 17] (тым самым прыбытак лініі пралічваецца ў 78 %). Аднак паказаныя ў дзённіку эксплуатацыі чыгункі за 1911 г. і першую палову 1912 г. (можам меркаваць, што гаспадарчы год скончваўся 16 чэрвеня 1912 г. — *В. К.*) сумарна складаюць усяго 53,36 тыс. руб., альбо 23,6 % да прыведзенай лічбы паводле касавай ведамасці 1911/12 гаспадарчага года. Сапраўды, даныя апошняй выглядаюць як нерэальныя, чаму знаходзіцца пацвярджэнне і ў звестках за 1915/16 г. — паказана даходаў ад перавозкі грузаў у 27 353 руб., выдаткаў на ўтрыманне калейкі — 21 944 руб. [23, л. 28 зв., 26]. Такім чынам, прыбытак у 5591 руб. (альбо 20,3 %) цалкам супадае з прыведзенай у крыніцы лічбай [23, л. 23 зв.]. Вынікае, папершае, што маглі быць пэўныя хістанні ў прыбытковасці чыгункі, што, аднак, па-другое, не абвяргае вылучанай вышэй тэндэнцыі. Прычыны такой тэндэнцыі таксама вышэй указваліся. Што ж датычыць звестак 1911/12 г., то разыходжанне ў іх тут магло быць вытлумачана тым, што паказаны быў не кошт паслуг чыгуначных перавозак, а прыход ад продажу перавезенага чыгункай Радзівілаў за гэты перыяд дрэва — прычым не толькі ўласніка чыгункі, але ўсяго перавезенага. Апошняе, канешне, толькі гіпотэза. У доказ апошняй звернем увагу на такую ўдакладняючую акалічнасць, што прыходна-расходная ведамасць за той жа гаспадарчы год па Дзяніскавіцкім лясніцтве нарахоўвае валавы даход у 96 446 руб., з якіх на продаж дрэва — 69 502 руб. [26, л. 6 зв. — 8], ці 72 %.

Асобную цікавасць уяўляюць згадкі аб значных памерах перавозкі грузаў лініяй у 1915/16 г.: дрэва ардынацыі — 4000 вагонаў, ці 1,04 млн пуд. (кошт паслуг — 15 400 руб.), дошак — 100 вагонаў, ці 30 тыс. пуд. (900 руб.), дранка — 50 вагонаў, ці 12 тыс. пуд. (300 руб.), дровы — 900 вагонаў, ці 489 тыс. пуд. (7335 руб.) і некаторых іншых грузаў на згаданую суму 27 535 руб. [23, л. 23 зв.]. Такім чынам, па аб'ёму перавозак ніводны з папярэдніх гадоў не мог параўнацца з 1915/16 г., а па кошце паслуг пераўзыходзілі гэты ваенны гаспадарчы год паказчыкі 1913 і 1911 гг. Назіралася новая тэндэнцыя, што, відавочна, супярэчыла сітуацыі першага ваеннага года. Тлумачэнне феномена знаходзіцца сярод дакументаў — гэта рэквізіцыі лесу на карысць арміі. Так, у Хаменкаўскім лясніцтве было рэквізавана дрэва на 22 100 руб., у Цімкавіцкім — 19 000 руб., Акінчыцкім — 8359,07 руб., Грэскім — 11 434,7 руб., Нясвіжскім — 7972,98 руб., Радзівілмонтаўскім — 11 803,01 руб. Усяго — на 88 896,38 руб., як паказана ў крыніцы, хоць пралічваецца рэквізіцый толькі на 80 669,76 руб. [23, л. 4]. Ёсць сведчанне, што найбольшыя памеры рэквізіцыі лесу дасягалі ў Дзяніскавіцкім лясніцтве — на 50 000 руб. [23, л. 1 зв.]. Апошняе ўплывала прама на аб'ёмы грузаперавозак, а таксама, з высокай ступенню верагоднасці, справакавала Альбрэхта Радзівіла да таго, каб у верагоднай зоне баявых дзеянняў вывезці ўсю магчымую драўніну, папераджаючы шматлікія рызыкі. Мяркуем, што ўласніцкі інстынкт тут уступаў у супярэчнасць з гаспадарчым разлікам, бо ў тых абставінах немагчыма было збыць лес (хучэй за ўсё дравяны) за добры кошт. Пра слушнасць выказанага меркавання аб стратэгіі паводзін Альбрэхта Радзівіла ў Дзяніскавіцкім лясніцтве ў 1915—1916 гг. сведчыць таксама той факт, што ў ліпені 1915 г. быў складзены падрабязны вопіс маёмасці лясніцтва, у якім улічвалася нават крэйда для малявання [27, л. 17—33].

Звяртаючыся да лёсу вузкакалейных чыгунак у Мінскай губерні, адзначым: са згаданай вышэй крыніцы 1916 г. вядома, што вузкакалейкі рэквізаваліся. Аднак у самім дакуменце знаходзім звесткі аб рэквізіцыі толькі трох з 23 апісаных у Мінскай губерні вузкакалеек. 20 лютага 1916 г. была рэквізавана чыгунка Марыі Тышкевіч і Марыі Шадурскай у Барысаўскім павеце; 29 лютага 1916 г. — Нараўлянская вузкакалейная чыгунка купца Элі Пайкіна; 11 сакавіка 1916 г. — участак (12 вёрст) і частка інвентару Капцэвічскай вузкакалейкі Кяневічаў [13, л. 62, 63, 65, 67, 70]. Непасрэдна фактаў рэквізіцыі іншых чыгунак устанавіць крыніца не дазваляе — паводле прамога сведчання аб факце рэквізіцыі з агульнага кантэксту зразумела, што дадзеныя чыгункі цалкам ці часткова пераходзілі ў распараджэнне дзяржавы (арміі). Як раней згадвалася, шэраг чыгунак, з вялікай ступенню верагоднасці, абслугоўвалі патрэбы арміі яшчэ ў 1915 г. Апроч вузкакалеек барона Арыста Маса, Ксаверыя Вайніловіча

вядома, што вузкакалейка Эльі Пайкіна служыла для «...устроения войсковых переправ»; Фрыца Шульца — «...работает исключительно для военных нужд»; Маісея Паляка і нашчадкаў Іллі Зэйсбрэма — «...доставляет колоды и лесные материалы для Либаво-Роменской железной дороги». І нават невялічкая лінія (30 сажаняў) Іосіфа Краснаполя — «...перевозит фанеру, покупаемую для беженцев» [13, л. 22, 28 зв., 30 зв., 31]. Ва ўмовах вайны шэраг вузкакалеек і прадпрыемстваў, якія яны абслугоўвалі, не функцыянавалі (купца 2-й гільдыі Арона Розенберга на хутары Паплаўцы, купца 2-й гільдыі Гірша Лазінскага).

У сваёй пераважнай большасці прыватнаўласніцкія вузкакалейныя чыгуначныя шляхі будаваліся з мэтай вывазу лесу, што нарыхтоўваўся далёка не ашчадна, а таксама для дастаўкі сыравіны на дрэваапрацоўчыя прадпрыемствы. Так, мінскі губернскі камітэт па лясной гаспадарцы адзначаў у 1904 г.: «В Минской губернии, вследствие уничтожения лесов, огромное пространство Полесья грозит обратиться в пустыню с песками, которой будет не под силу борьба и на которой нечего будет делать» [28, с. 53]. Сапраўды, рацыянальна арганізаваная лясная гаспадарка ў той час была рэдкасцю ў маёнтках. Прыкладам такой гаспадаркі, што не рабілі фетышу і самамэты з максімальнага прыбытку ў найменшы магчымы прамежак часу, былі гаспадарка кн. Ф. І. Паскевіча ў Гомельскай вотчыне, гаспадарка ў Нясвіжскай ардынацыі кн. Радзівілаў. Аднак магчыма гаварыць толькі аб пэўных хістаннях у гаспадарчай практыцы самых знатных ардынатаў на беларускіх землях. Падобную ж тэндэнцыю адлюстроўвае чыгунка Радзівілаў Ганцавічы — Дзяніскавічы, якую нельга адназначна вызначыць як вузкакалейку. У шэрагу іншых вузкакалеек Мінскай губерні пэўнае выключэнне складала таксама дарожная сетка ў валоданнях Кяневічаў у Рэчыцкім павеце, што была зарыентавана на абслугоўванне дастаткова вялікай і перадавой для свайго часу дрэваапрацоўча-фанернай фабрыкі ў Капцэвічах. Той жа лесапрамысловы характар можна знайсці яшчэ ў некалькіх дробных купецкіх вузкакалейках Бабруйскага павета.

ЛІТАРАТУРА

1. *Кахновіч, В. А.* Чыгуначныя праекты Радзівілаў (1870-я — пачатак XX ст.) / В. А. Кахновіч // Европа: актуальные проблемы этнокультуры: м-лы Міжнар. навук. канф., Мінск, 14 мая 2010 г. / БДПУ ім. М. Танка; рэдкал.: У. В. Тугай [і інш.]. Мінск : БДПУ, 2010. С. 246—248.

2. Энциклопедия «Младший брат»: Энциклопедия отечественных железных дорог [Электронный ресурс] / оформл. и програм. обеспечен. Д. Зиновьева. 1999—2007. — Режим доступа: http://narrow.da.ru. — Дата доступа: 26. 03. 2011.

3. Гістарыяграфія гісторыі Беларусі канца XVIII — пачатку XX ст.: праблемы, здабыткі, перспектывы / НАН Беларусі; Ін-т гісторыі; пад рэд. В. В. Яноўскай. Мінск : Беларуская навука, 2006. 447 с.

4. *Палтусова, И. Н.* Частные железные дороги России в годы предвоенного промышленного подъема (1909—1913 гг.): автореф. дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02 / И. Н. Палтусова; АН СССР, Ин-т истории СССР. М., 1986. 17 с.

5. Железная дорога Беларуси: История и современность / В. Г. Рахманько, А. Б. Бессольнов, В. А. Шоба; под общ. ред. В. Г. Рахманько. Минск : ОДО «Триолета», 2001. VI, 471, [6] с., [1] л. портр.

6. *Лапидус, М. Б.* Экономические проблемы железных дорог стран СНГ и Балтии / М. Б. Лапидус // Вестник Московского университета. Серия 6: Экономика. 2008. № 6. С. 21—28.

7. Узкоколейная железная дорога [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://wikipedia.org/wiki/Узкоколейная_железная_дорога. Дата доступа: 26. 03. 2011.

8. Официальный сайт туристического проекта «Полесский трамвай» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://polissya-tourism.com/ru/tours. Дата доступа: 06. 03. 2011.

9. Сообщение о туристическом проекте «Полесский трамвай» [Электронный ресурс]. Портал: Незалежна агенция новин з туризму. 2008. — Режим доступа: http://turline-ua.blogspot.com/2008/11/blog-post.html. — Дата доступа: 06. 03. 2011.

10. *Kieniewicz, Antoni.* Nad Prypecią, dawno temu... wspomnienia zamierzchłej przeszłości / Antoni Kieniewicz; przygot. do druku Stefan Kieniewicz. Wrocław; Warszawa; Gdańsk; Łódź : Zakład Narodowy im. Ossolińskich, 1989. 557 s.

11. Polesie ilustrowane: praca zbiorowa / pod red. inż. Nelarda. Brzest n/B. : Drukarnia «Orka-Brygada», 1923. 133 s.

12. *Энгельгардт, Ю. В.* Устройство узкоколейных железных дорог для фронта / Ю. В. Энгельгардт; под ред. инж. В. Н. Образцова. М. : Издание Московского Военно-промышленного комитета, 1916. 120 с., илл.

13. Нацыянальны гістарычны архіў Беларусі ў г. Мінску (далей — НГАБ). Ф. 295. Воп. 1. Спр. 9182 б — Об узкоколейных железных дорогах, принадлежащих частным лицам, расположенных в Минской губернии. 1916 г.

14. НГАБ. Ф. 3030. Воп. 1. Спр. 1а — Описание лесов имения Чечерск графини С. И. Чернышевой-Безобразовой. 1910 г.

15. НГАБ. Ф. 986. Воп. 1. Спр. 56 — Договоры с различными лицами на продажу леса и овечьей шерсти из имения Наровля Речицкого уезда. 1903 г.

16. НГАБ. Ф. 986. Воп. 1. Спр. 47 — Контракты с купцами на продажу леса из имения Наровля и Головчицы Речицкого уезда. 1898 г.

17. *Кахновіч, В. А.* Бухгалтарскія матэрыялы латыфундый (1861—1914 гг.) Усходняга Палесся як гістарычная крыніца / В. А. Кахновіч // Зб. навук. пр. БДУ. Мінск, 2010. Вып. 5 : Працы гістарычнага факультэта БДУ. С. 286—296.

18. *Кахновіч, В. А.* Тэндэнцыі гаспадарчай дзейнасці ў парэформенным маёнтку на Палессі / В. А. Кахновіч // Сб. научн. тр. / БГУ. Минск, 2009. Вып. 4 : Российские и славянские исследования. С. 116—123.

19. *Кахновіч, В. А.* Гаспадаранне ў маёнтках Палескага рэгіёну Расійскай імперыі ў 1861—1917 гг. : аўтарэф. дыс. ... канд. гіст. навук : 07.00.03 / В. А. Кахновіч ; БДУ. Мінск, 2010. 22 с.

20. НГАБ. Ф. 986. Воп. 1. Спр. 43 — Инвентарь фольварка Наровля Речицкого уезда. 1877—1910 гг.

21. НГАБ. Ф. 694. Воп. 2. Спр. 10665 — Главная касса : полисы княжеского страхования. 1913 г.

22. НГАБ. Ф. 694. Воп. 2. Спр. 11145 — Дневник эксплуатации железной дороги Денисковичи — Ганцевичи. 1913 г.

23. НГАБ. Ф. 694. Воп. 2. Спр. 10673 — Дневник расхода и прихода денег по имениям (...) кн. Альбрехта Радзивилла. 1915—1916 гг.

24. *Кахновіч, В. А.* Гаспадаранне ў маёнтках Палескага рэгіёну Расійскай імперыі ў 1861—1917 гг. : дыс. ... канд. гіст. навук : 07.00.03 / В. А. Кахновіч. БДУ. Мінск, 2010. 220 л.

25. НГАБ. Ф. 694. Воп. 2. Спр. 10654 — Касса расходов и приходов кн. Юрия Радзивилла. 1911—1912 гг.

26. НГАБ. Ф. 694. Воп. 2. Спр. 10655 — Касса расходов и приходов кн. Юрия Раддзивилла. 1911—1912 гг.

27. НГАБ. Ф. 694. Воп. 2. Спр. 11149 — Инвентарный учет задолженности по имениям за 1915 г.

28. Свод трудов местных комитетов по 49 губерниям Европейской России. Лесное хозяйство / сост. Д. С. Шилкин. СПб. : Тип. В. Ф. Киршбаума, 1904. 228 с.

РЕЗЮМЕ

В статье приводятся авторские наблюдения в отношении освещения строительства, значения и роли узкоколейных железных дорог. Особое внимание уделено частным узкоколейным железным дорогам Минской губернии конца XIX — начала XX ст. Определяются тенденции и нюансы функционирования данных дорог в условиях капиталистического развития накануне и во время Первой мировой войны. В работе использованы материалы научных разработок архивных источников.

SUMMARY

Author investigates different aspects of railway building. Particular interest is about private narrow-gauge railways in Minsk region in the end of XIX — beginning of XX centuries. Author defines functions and trends of such kind of railways in capitalism before and during First World War. Article is based on archival data.

Статья поступила в редакцию 27 декабря 2010 г.